

Die österreichische Handelschiffahrt und das Binnenland.

Von Professor Dr. Paul Samassa.

Der Tag ist wohl nicht mehr ferne, wo sich der Wimpel der österreichischen Handelschiffahrt wieder auf den Meeren zeigen wird; wir werden ihn dankerfüllt begrüßen, als Symbol des wiedergewonnenen Friedens und des Endes jener Absperrung von der Weltwirtschaft, die uns zwar arg am Hals würgte, uns aber doch nicht niederzuzwingen vermochte.

Wir waren zwar vor dem Kriege nicht bloß auf unsere eigene Handelschiffahrt für die Zufuhr der Rohstoffe und die Ausfuhr unserer Industrieerzeugnisse und leider Gottes

auch der lebenden Fracht unserer Auswanderer angewiesen — fällt doch ein großer und gerade der gewerbefleißigste Teil Oesterreichs in die Einflußzone der Nordseehäfen — aber gerade nach dem Kriege wird es sich zeigen, wie nützlich der Besitz eigener Fahrzeuge ist, wenn bei der arg zusammengeschmolzenen Welttonnage jeder Staat seine Handelsflotte zunächst in den Dienst der eigenen Wirtschaft stellen wird. Von der Leistungsfähigkeit und geschickten Verwertung unserer Handelsflotte wird das Zeitmaß, in dem wir unser Wirtschaftsleben wieder aufzubauen in der Lage sein werden, im hohen Maße abhängen. Darum sind alle Marinefragen nach dem Kriege erhöhter Teilnahme auch der binnenländischen Bevölkerung gewiß. Dazu kommt aber doch auch das ideale Moment, daß uns in den bangen Tagen, wo unsere Truppen mit unterlegenen Kräften in elf Schlachten den Zugang nach Triest mit ihren Leibern in heldenmütigen Kämpfen deckten, die Bedeutung der See und des Zugangslores zum freien Meere: Triest erst so recht aufgegangen ist; und wie wir politisch daran gehen, Triest enger mit dem Staate zu verbinden — der Kaiser selbst sprach in Triest das Wort vom „engsten Anschluß Triests an das mächtige Wirtschaftsgebiet der Monarchie“, das hoffentlich ein Regierungsprogramm bedeutet — und dabei in Zukunft durch außenpolitische Rücksichten nicht mehr gehindert sein werden, so muß auch alles, was Triest als dem einzigen großen Handelshafen des Staates seine besondere Bedeutung gibt, eine gemeinsame Sache der ganzen Bevölkerung werden und als solche empfunden werden.

Man hat das in den vor dem Kriege führenden Kreisen Triests nicht gerne gesehen. Die Politik hatte dort einen doppelten Boden, sie war anders in Triest und anders in Wien. In Wien war man mit dem Fördern recht munter; da war Triest der „Reichshafen“, für den der Staat Opfer bringen sollte ohne Zahl. Aber in Triest, da sollten sich die Behörden so wenig als möglich hineinmischen, da blickte man tränenden Auges übers Meer. Damit wird es nun doch wohl, wenn unsere Politik nicht von allen guten Geistern verlassen ist, zu Ende sein. Mit dem verstärkten Eingreifen des Staates in alle Triester Angelegenheiten allein kann es aber nicht getan sein; auch die binnenländische Bevölkerung muß tätig mit eingreifen, sie muß sich durch Zugang an dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Triests beteiligen, das weder einen italienischen, noch einen slawischen, sondern einen österreichischen Charakter haben muß.*) Hierbei kommen natürlich die österreichischen Deutschen in erster Linie in Betracht, die hier allein nicht für ein Sonderinteresse streiten werden. Sie müssen auch stärkeren Anteil an unserer Handelschiffahrt gewinnen. Dazu ist vor allem die Schaffung einer deutschen nautischen Akademie in Triest nötig, die von den dortigen Deutschen mit Recht schon seit Jahren gefordert wird. Die Verhältnisse in unserer Handelsmarine sind zwar geschichtlich erklärlich, darum aber doch vom staatlichen Standpunkt alles eher als befriedigend. Solange die Segelschiffahrt vorherrschend war, konnte die Ergänzung des Personals der Handelschiffahrt nur aus der Bevölkerung des Küstenlandes selbst erfolgen. Je größere Bedeutung die Dampfschiffahrt aber erlangte, desto mehr tritt die Vertrautheit mit dem Meere von Jugend auf als bestimmendes Moment für das Ergreifen des Seemannsberufes zurück. Das gilt besonders für das Offizierskorps der Handelsmarine, das z. B. im Deutschen Reiche heute schon einen sehr starken binnenländischen Einschlag hat. Daß dies die Berufstüchtigkeit in keiner Weise beeinträchtigt, geht schon aus den Verhältnissen bei der Kriegsmarine hervor, wo nicht nur in Deutschland, sondern auch bei uns mindestens in allen gehobenen Stellungen das binnenländische Element weitaus überwiegt. In Deutschland gehen Bayern und Elßasser mit besonderer Vorliebe auch als Matrosen zur Kriegsmarine. Bei uns stellen die Bewohner Dalmatiens den weitaus über-

wiegenden Teil des Personals der Handelsmarine, also hauptsächlich Kroaten; sie tragen aber ebenso wie ihr Land selbst aus der Zeit der venezianischen Herrschaft einen italienischen Firnis. Unsere größte Schiffahrtsgesellschaft, der „Oesterreichische Lloyd“, war bis zu seiner Reorganisation, die darin wohl Besserung brachte, im wesentlichen die Versorgungsanstalt eines Triester italienischen Klüngels, der eifrig darüber wachte, daß kein auswärtiger Einfluß sich hier geltend machte, mochte man schließlich dem Staate auch gnädigst gestatten, die Gesellschaft sehr reichlich zu subventionieren.

Darum wurde hier auch die italienische Geschäfts- und Kommandosprache sehr eifrig gehütet. Daß dies vom politischen Standpunkt nicht sehr wünschenswert war, bedarf kaum des Nachweises. Denn das Königreich Italien stützte seine irredentistischen Ansprüche gerade auf jene künstlich gemachte „Italiänität“ des österreichischen Südens. Wir haben das meiste dazu beigetragen, um das österreichische Italienerum weit stärker erscheinen zu lassen, als seiner zahlenmäßigen Stärke entsprach. Je mehr sich aber die österreichische Schiffahrt entwickelte, desto weniger entsprach dieser italienische Anstrich auch handelspolitisch unseren Interessen. Solange der Schwerpunkt unseres Schiffsverkehrs im nahen Orient lag, mochte das noch hingehen, dort hatte ja die österreichische Handelsflagge älteres Heimatsrecht als die italienische; seitdem die österreichische Schiffahrt sich aber im fernen Osten weiter ausgedehnt und den Verkehr mit Amerika aufgenommen hat, der in den letzten Jahren vor dem Kriege einen ungeahnten Aufschwung nahm, wird der Gedanke immer unerträglicher, daß unsere Schiffahrt gewissermaßen als eine Spielart der italienischen angesehen werden soll.

Der Aufschwung unserer Handelsmarine in der letzten Zeit hat auch zu einem empfindlichen Mangel an heimischen Seeoffizieren geführt. Ende 1913 betrug der Mangel bereits 90 Offiziere. Die Lücken wurden durch Griechen, Italiener und Engländer gefüllt! Nur ganz vereinzelt traten Reichsdeutsche in österreichische Dienste, die sich in dieser Umgebung wohl zu vereinsamen vorkamen. In der nautischen Akademie in Triest, die italienische Unterrichtssprache hat, gab es im Jahre 1912/13 16 Schüler deutscher Muttersprache unter 177, im Jahre 1915/16 nur mehr 8 unter 154. Ein starker Besuch von deutscher Seite wird hier immer ausgeschlossen bleiben, weil natürlich der Schüler dem Unterrichte nur dann wird folgen können, wenn er die Vortragsprache vollkommen beherrscht. Er müßte also vor seinem Eintritt in die Schule erst zwei Jahre damit verlieren, sie sich zu eigen zu machen. Außerdem wird ihm aber auch die Umgebung nicht zusagen; wie die Verhältnisse bei uns nun einmal sind, hat es eine fremdnationale Minderheit in einer Schule nie besonders gut und gerade hier, wo sie von Schülern und Lehrern als Eindringlinge betrachtet werden, mag die Umgebung die Berufsfreudigkeit der deutschen Schüler nicht gerade steigern.

Der „deutsche Volksrat für Triest und das Küstenland“, der schon seit Jahren für den Gedanken einer deutschen Schiffahrtsschule wirbt, ist bei vielen binnenländischen Stellen auf Verständnis und Entgegenkommen gestoßen. Handelskammern, Gemeinden und Landesauschüsse, aber auch Privatpersonen, haben schon über 30.000 Kr. jährlich für Stipendien gewidmet. Sehr glücklich ist der Gedanke, mit der Schule gleichzeitig ein Internat ins Leben zu rufen, wo die Schüler unter halb-militärischer Leitung zur Liebe für ihren Beruf erzogen und vor den Gefahren, die eine wahllose Unterbringung in der Hafenstadt mit sich brachte, geschützt werden sollen. Es liegen auch schon zahlreiche Anmeldungen von Schülern vor; so fehlt weiter nichts als — die Schule! Mit ihrer Errichtung würde die Regierung eine Schuld gegenüber den Deutschen abtragen; denn die Italiener haben auf diesem Gebiete ein durch kein sachliches Moment begründetes Vorrecht, die Slawen hatten bisher schon die nautischen Schulen in Cattaro und Ragusa und, wie verlautet, sollen neuerdings der nautischen Schule in Lussin Parallellaufe in kroatischer Sprache angegliedert worden sein. Das Hinterland, das den Handel Triests befruchtet, aber ist hauptsächlich von Deutschen besiedelt, die auch südlich der Sprachgrenze die Träger der industriellen Entwicklung sind, wozu noch kommt, daß Triest sich seit Erbauung der Tauernbahn nicht ohne Erfolg bemüht, auch Süddeutschland in sein Verkehrsgebiet einzubeziehen. Nicht zuletzt dürften Übrigens auch die Interessen der Kriegsmarine für die Errichtung einer deutschen Schiffahrtsschule sprechen, die ihr tüchtige Reserveoffiziere zu liefern imstande ist; ich brauche ja nicht näher auszuführen, warum in dieser Beziehung bei uns das Verhältnis zwischen Kriegs- und Handelsmarine nicht so enge ist, wie etwa im Deutschen Reiche.

*) Hier sei auf die überaus lehrwürdige Schrift von Alberto Mitocchi: „Triest, der Irredentismus und die Zukunft Triests“ hingewiesen.